
JMEC: Journal of Management, Entrepreneur and Cooperative

<https://jurnal.uss.ac.id/index.php/JMEC>
Vol. 2, No. 1, Januari 2023, Hal. 28-33

Manajemen Operasional Maintenance dan Repair Depo Peti Kemas Kosong: Studi Kasus Pada PT. Intercon Terminal Indonesia

Erduandi^{1*}, Sarifuddin²

Program Studi Manajemen, Akademi Maritim Bina Bahari Palembang^{1,2}

e-mail: edhosmart2017@gmail.com*

ABSTRACT

Empty container depot business activities are broadly divided into 2 (two) types, namely Equipment Quality Control (EQC) and Maintenance & Repair (M & R). The purpose of this study is to find out the management of activities carried out in an empty container depot in its maintenance and repair operations. The research method used in this study is a qualitative method, by conducting field surveys, interviews with actors, discussions, and reviews of relevant literature. Maintenance & Repair Container in container depot business is no less important as depo operational services such as loading and unloading, trucking, forwarding and more. The skills of human resources and equipment in maintaining and repairing containers must continue to be developed. Container quality maintenance must be carried out in accordance with international standards.

Keywords: *Container, Container Depot, Maintenance and Repair*

ABSTRAK

Kegiatan bisnis depo peti kemas kosong secara garis besar dibagi dalam 2 (dua) jenis yaitu *Equipment Control (EQC)* dan *Maintenance & Repair (M&R)*. Tujuan studi ini adalah ingin mengetahui manajemen kegiatan yang dilakukan di suatu depo peti kemas kosong dalam kegiatan operasional *maintenance and repair*-nya. Metode penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah metode kualitatif, dengan melakukan survey lapangan, wawancara dengan pelaku, diskusi, dan telaah literatur-literatur yang berkaitan. *Maintenance & Repair Container* dalam usaha depo peti kemas tidak kalah pentingnya dengan pelayanan operasional depo seperti bongkar muat, *trucking, forwarding* dan lainnya. Kecakapan dan keterampilan sumber daya manusia serta peralatan dalam merawat dan memperbaiki peti kemas harus terus dikembangkan. Perawatan kualitas peti kemas harus dilakukan sesuai dengan standar internasional.

Kata kunci: *Peti Kemas, Depo Peti Kemas, Maintenance and Repair*

PENDAHULUAN

Proses pengiriman barang ekspor atau impor banyak dilakukan oleh perusahaan pelayaran dengan media peti kemas atau *container*. Perusahaan-perusahaan pelayaran dan pemilik barang tersebut sangat terbantu dengan adanya terminal/depo peti kemas (depo *container*). memberikan narasi “Jika tidak ada usaha depo peti kemas ini, *container-container* kosong itu akan disimpan dimana ?” Karena itu depo peti kemas menjadi salah satu penggerak perekonomian nasional yang cukup penting. Persaingan usaha peti kemas saat ini semakin ketat, karena meningkatnya jumlah depo peti kemas di Jakarta. Kontradiksi yang terjadi adalah, depo peti kemas yang bermunculan saat ini memiliki

keunggulan komparatif yang menyamai depot peti kemas yang sudah ada. Misalnya, saat ini terdapat satu depo peti kemas di Jakarta dengan pemilikan asing yaitu *Depo GFC*. Depo ini menjadi ancaman bagi bisnis depot saat ini dikarenakan mereka memiliki akses langsung dengan *head office shipping line*. Karena itu perawatan peti kemas dengan yang dilakukan depo peti kemas dapat menghadapi persaingan itu melalui kepuasan dari pelanggan. Dalam bentuk harga yang diberikan dari setiap depo ke shipping line.

Indonesia sudah memiliki asosiasi depo peti kemas yang dikenal dengan nama Asosiasi Depot Kontainer Indonesia (ASDEKI). Asosiasi ini khususnya membahas mengenai kesetaraan tarif LOLO (*lift off lift on*) di masing-masing depot yang sudah menjadi anggotanya. Namun untuk saat ini, masih belum ada wadah dalam suatu organisasi/asosiasi depo peti kemas yang membahas mengenai standar pelayanan pada depo peti kemas di Indonesia.

Depo peti kemas merupakan salah satu mata rantai dalam rantai pasok (*supply chain*) yang sangat penting keberadaannya guna melengkapi rangkaian pasokan dari produsen sampai kepada konsumen berjalan dengan lancar. Menurut PP Gubernur No.119/2011, depo peti kemas adalah suatu area terbuka di dalam atau di luar daerah lingkungan kerja pelabuhan (DLKr) sebagai tempat kegiatan penyimpanan dan penumpukan (*storage*), pembersihan atau pencucian (*washing*), perawatan dan perbaikan (*maintenance and repair*) peti kemas, pemuatan (*stuffing*), pembongkaran (*stripping*), serta kegiatan lain yang mendukung kelancaran penanganan peti kemas isi (*full container*) dan/atau peti kemas kosong (*empty container*).

Berdasarkan pemaparan di atas penulis ingin mengetahui kegiatan-kegiatan efisien yang dilakukan di suatu depo peti kemas, khususnya usaha depo peti kemas kosong dalam kegiatan operasional *maintenance and repair*-nya.

KAJIAN PUSTAKA

Pelabuhan

Pelabuhan termasuk bagian yang penting dari transportasi barang. Pelabuhan merupakan bagian dari infrastruktur dan sistem logistik nasional yang memiliki peranan penting sebagai sarana bongkar dan muat barang untuk diteruskan kepada moda transportasi lainnya seperti angkutan truk, kereta api atau dengan tongkang. Operasi dari transportasi ditentukan dari efisiensi dari perpindahan hasil-hasil produksi. (Tseng, Y.Y. et.all, 2005). Perkembangan dalam prinsip-prinsip teknik dan manajemen dalam memperbaiki bongkar dan muat, kecepatan pengiriman, kualitas pelayanan, biaya operasi, penggunaan fasilitas dan penghematan energi, transportasi memegang peranan krusial dalam logistik. Bagian proses bisnis yang utama di pelabuhan atau terminal antara lain adalah pengendapan sementara peti kemas terutama untuk barang impor atau disebut *dwell time* (DT). DT dihitung dari waktu datangnya peti kemas di dermaga dari kapal kemudian diangkut ke lapangan penumpukan menunggu peti kemas tersebut diselesaikan urusan administrasinya dan dilakukan pemeriksaan apabila diperlukan oleh bea dan cukai sampai diambil oleh pemiliknya dan keluar dari pintu gerbang (*gate*).

Depo Peti Kemas

Depo/terminal peti kemas merupakan sistem yang kompleks dengan interaksi yang sangat dinamis antara berbagai penanganan, transportasi dan penyimpanan unit. Terminal peti kemas adalah tempat pertemuan antara moda transportasi, Peti kemas diangkut oleh kapal, truk atau kereta akan disimpan sementara di lapangan penumpukan untuk kemudian dikirim dengan transportasi yang sama atau berbeda. Di dalam terminal peti kemas diangkat dengan peralatan yang jenisnya berbeda-beda dan di dalam terminal peti kemas dikelompokkan menjadi tiga jenis yaitu peti kemas ekspor/*outbound*, peti kemas impor/*inbound* dan peti kemas *transshipment*. (Kim, K.H. & Gunther, H.O, 2007). Peran utama terminal/depo peti kemas adalah menurunkan waktu tunggu atau DT dalam perpindahan peti kemas dari pelabuhan. Karena itu perlu tata kelola yang efisien agar peti

kemas cepat bergerak dari pelabuhan kepada pelanggannya. Beberapa penelitian mengenai depo/terminal peti kemas dipaparkan berikut ini. Watanabe (2001) menganalisa pembatas kapasitas, produktifitas dan fleksibilitas dari sistem bongkar muat petikemas adalah fungsi dari tipe dan ukuran terminal. Sedangkan Steenken *et al.* (2004) menyangkut perbedaan aspek operasional dari struktur terminal, termasuk penempatan peralatan bongkar muat dengan mensimulasikan urutan proses operasional untuk memperbaiki kinerja terminal. Kinerja terminal dipengaruhi oleh DT (*dwelling time*), yaitu waktu yang dibutuhkan peti kemas untuk tinggal di terminal setelah dibongkar dari kapal, DT yang berkepanjangan menghasilkan kepadatan peti kemas di lapangan penumpukan dan menimbulkan efek yang substansial merugikan dalam produktifitas terminal dan kapasitas throughput (lalu lintas) petikemas. Lamanya DT dapat menurunkan produktifitas dari pelabuhan (Holguin, 1998).

METODE PENELITIAN

Metode Analisa Data

Metode penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah metode penelitian kualitatif. Penelitian ini dilakukan dengan melakukan survey lapangan, wawancara dengan pelaku yaitu direktur perusahaan, para manajer dan pekerja. Lalu dilakukan diskusi dengan metode FGD (*Focus Group Discussion*) dan telaah literatur-literatur yang berkaitan. Obyek penelitian yang ditinjau adalah Depo Peti Kemas PT Intercon Terminal Indonesia Cabang Belawan (Sumatera Utara).

Perusahaan tersebut, PT Intercon Terminal Indonesia memiliki profil sebagai berikut: berdiri sejak tahun 2017, sehingga berpengalaman dalam penanganan peti kemas kosong. Masuk dalam 3 (tiga) besar depo *container* yang baik dalam hal pelayanan terhadap pelanggan, baik ekspor dan impor. Memiliki kualitas yang tinggi dalam hal *Maintenance dan Repair Container* dari awal *Survey in Gate*, Pencucian, Perbaikan dan *Quality Control*-nya berdasar standard IICL (*Institute of Internatiional Container Lessors*), standar tertinggi dalam perawatan dan perbaikan peti kemas di dunia.

Lokasi usaha PT Intercon Terminal Indonesia berada dalam Kawasan Jalan Raya Pelabuhan Pos II Road VI Ujung baru Belawan 20411 Indonesia . Keuntungan memiliki lokasi di dalam belawan : Layanan logistik yang terintegrasi dengan Tol, dan pelabuhan; Didukung oleh sarana dan prasarana yang bagus; Banyak pelanggan potensial dalam kawasan; Tidak ada pesaing dalam kawasan. Selain keuntungan juga terdapat kekurangan dan kelebihan dalam pemilihan lokasi di dalam parkir kendaraan yang Luas dan nyaman dan dekat dengan KSOP wilayah belawan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Usaha depo peti kemas kosong dikelola oleh sebuah perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa penitipan peti kemas kosong kegiatan utamanya adalah *lift on* dan *lift off* (LOLO). Peti kemas yang berada di depo bukan merupakan milik dari depo, namun merupakan milik dari *shipping line* yang telah memiliki hubungan bisnis oleh depo agar peti kemasnya dapat disimpan di depo tersebut. Dalam bisnis usaha depo peti kemas kosong, kegiatannya secara garis besar dibagi dalam 2 (dua) jenis yaitu *Equipment Control (EQC)* dan *Maintenance & Repair (M&R)*. Bagian EQC dikepalai oleh seorang Manajer Operasional, yang bertanggung jawab terhadap proses pelayanan bongkar dan muat *container* di dalam depo, pelayanan laporan *container* kepada *Owner*, dan berbagai pelayanan mengenai ekspor dan impor menggunakan *container*. Sedangkan divisi M&R dikepalai oleh Manajer M&R yang bertanggung jawab atas perawatan dan perbaikan *container* yang rusak, dari proses pencucian *container*, pemeriksaan/survey, penerbitan *Estimate of Repair (EOR)* sampai pada pengecekan mutu berdasar standar IICL (*Institute of Internatiional Container Lessors*) setelah *container* selesai diperbaiki.

Kegiatan usaha depo peti kemas kosong ini antara lain adalah: penyimpanan dan pembersihan/pencucian , perawatan dan perbaikan *container*; pemuatan dan pembongkaran barang dari dan ke dalam *container*; pemindahan, pengaturan/penataan *container*; *lift off dan lift on*; *survey container*, dan lain-lain.

A. Pemuatan dan Pembongkaran Peti Kemas (*In Gate*)

Pembongkaran peti kemas di kenal dengan nama *Lift off*, yaitu kegiatan yang di lakukan pada saat peti kemas masuk ke dalam depo baik setelah kegiatan *import (consignee)* maupun reposition in (*shipping line*). Onhire Dokumen-dokumen yang harus di bawa oleh pihak EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) sebelum masuk ke depo adalah sbb:

- 1) *Out SP2* dari *port*.
- 2) *DO (Delivery Order)*
- 3) *DO* yang dibawa masih dalam masa validasi penerimaan. Apanila *DO* yang dibawa telah *Expired*, maka pihak EMKL harus mengurus terlebih dahulu kepada *Shipping Line*.

Pemuatan peti kemas untuk kegiatan ekspor/*reposition out/free use/off hire* dinamakan *lift on* yaitu kegiatan menaikkan peti kemas ke atas *chasis trailer*. Biaya yang dibutuhkan tergantung kepada tarif yang telah menjadi kesepakatan depot dan telah di atur di dalam ASDEKI. Tarif ini khusus di berlakukan untuk *importir/consignee*. Sedangkan tarif *principal* antara depo dan *shipping line* guna melakukan kegiatan sesuai instruksi *shipping line* menggunakan tarif kesepakatan bersama yang besarnya dapat berbeda-beda untuk masing-masing pelayaran.

Dokumen-dokumen yang harus di bawa oleh pihak EMKL saat akan mengambil peti kemas untuk kegiatan ekspor adalah sebagai berikut:

- 1) *DO* yang telah dikeluarkan oleh *shipping line*. Depo akan melakukan validasi *DO* apakah benar *DO* yang dibawah oleh EMKL adalah benar telah dikeluarkan oleh *shipping line* via e-mail. *Shipping Line* akan mengirimkan kepada depo *DO* yang telah mereka keluarkan. Apabila terdapat perbedaan dari *DO* yang dibawa EMKL dengan data yang dikirimkan *shipping line* maka bagian ACC *DO* akan melakukan *crosscheck* lebih lanjut.
- 2) *KTP*
- 3) Melengkapi data-data diri dengan menyertakan nomor telepon serta tempat dilakukannya *stuffing container*.

B. Proses *Survey in*

Seorang surveyor harus teliti dan kredibel, artinya dalam melakukan pengecekan peti kemas dibutuhkan ketrampilan dan pengetahuan (*skill*) yang cukup mengenai *container*, dengan demikian dalam melakukan survey akan mendapatkan hasil yang baik dan akurat. Adapun *skill* yang dikehendaki adalah memahami dan mengerti tentang prosedur pencucian *survey*, kriteria *container*, *container repair* berdasar *standard IICL (Institute of Internastional Container Lessor)*. Surveyor juga harus memahami komponen-komponen *container* beserta *code ISO CEDEX (Container Equipment Data Exchange)*. Surveyor harus memahami berbagai kode-kode tersebut. Seperti kode lokasi kerusakan, kode komponen yang rusak, kode kerusakan dan kode cara perbaikannya. Khusus untuk cara perbaikan atau penentuan metode *repair*-nya, surveyor harus menguasai teknik maupun keterampilan mengenai *repair* langkah-langkah dalam survey *container*.

C. Proses *Input Data*

Setelah disurvey, pengemudi truk akan menuju loket kasir membawa dokumen dan kertas hasil survey, untuk membayar biaya *Lift Off*. Petugas Kasir akan cek ulang

kelengkapan dokumen, validasi pengembalian peti kemas, dan dokumen lainnya. Setelah membayar akan diberikan kuitansi dan kartu untuk bongkar peti kemas. Jika peti kemas kondisi “*available*” diberikan kartu bongkar berwarna putih, sedangkan jika peti kemas rusak/*damage*, diberikan kartu bongkar berwarna merah. Dan EMKL /Forwarding membayar biaya damage didepo. Hal ini bertujuan untuk memudahkan petugas lapangan dalam mengarahkan dan menyusun peti kemas. Petugas *equipment control* akan menginput data *container* berdasarkan dokumen yang dibawa oleh sopir truk dan hasil dari surveyor. Dibutuhkan ketelitian dalam proses input, terutama dalam input detail kerusakan peti kemas, karena jika salah pembuatan EOR juga akan salah kalau tidak teliti.

D. Langkah-Langkah Pembuatan *Estimate Of Repair (EOR)*

- 1) Team Estimator akan men-*download* data peti kemas yang rusak, yang telah di input oleh *Team Equipment Control*.
- 2) Jika mendapatkan daftar peti kemas yang belum di buat EOR-nya, estimator akan mencari dan mengcopy foto *container damage* yang telah difoto dan di transfer ke PC oleh surveyor.
- 3) Setelah itu, dianalisa foto keadaan peti kemas (seharusnya lengkap semua). Estimator akan memilih dan mengedit foto.
- 4) EOR dimasukkan dalam sistem depo, dibutuhkan ketenangan, ketelitian yang tinggi dan cekatan dalam membuat EOR. Estimator akan meng-*crosscheck* antara *input-an detail damage* dengan hasil foto *damage surveyor*.
- 5) EOR yang sudah selesai dibuat, dikirimkan ke *Owner/Pelayaran* masing – masing via email ataupun website mereka, dilampirkan juga foto–foto *damage-nya*.
- 6) Menunggu respon dari pihak *Owner/Pelayaran*, karena mereka yang berhak memutuskan *approve repair-nya*,
- 7) Jika respon nya *NAT (Not Action Taken)*, artinya kerusakan peti kemas tersebut tidak perlu di-*repair*, peti kemas tersebut “*available*” dan boleh di-*release* untuk *export/repo*.
- 8) Jika respon-nya “*approval*”: estimator akan merubah status peti kemas tersebut dari DM WA (*Waiting Approve*) menjadi DM-AP (*Approved*), lalu memberikan kepada tim *repair* sebagai dasar mengerjakan perbaikan peti kemas.
- 9) Jika respon pelayaran adalah *Joint Survey*: artinya pihak pelayaran ingin menggunakan jasa *Surveyor Independent* untuk melakukan *joint survey* dengan pihak depo.
- 10) Setelah selesai melakukan *joint survey*, EOR yang telah di stempel dan ditandatangani oleh *surveyor independent* dikirim via email bahwa telah selesai dilkukannya *joint survey*.
- 11) Respon dari pelayaran setelah dilakukan *join survey* biasanya adalah “*approve*” untuk *repair*,
- 12) Estimator akan meng-*update* peti kemas yang telah selesai di *repair*, *beserta foto hasil dari repair(perbaikan)*.
- 13) Estimator akan membuat “*Billing Of Repair*” kepada tiap pelayaran setiap bulan sekali. Beberapa pelayaran dikirim setiap minggu, seperti perusahaan pelayaran MOL dan TS Line

Keimpulan dan Saran

Maintenance & Repair Container dalam usaha Depo Container tak kalah pentingnya dengan pelayanan Operasional Depo seperti bongkar muat , trucking , forwarding dan lainnya. Kecakapan dan keterampilan SDM nya dalam merawat dan memperbaiki Container harus terus dikembangkan.dengan cara antara lain menjaga kualitas cuci Container dan Repair Container berdasar *standard IICL. Maintenance & Repair Container* suatu depo menjadi salah satu pertimbangan penting suatu Pelayaran akan menitipkan *Container* nya di Depo tersebut, karena Maintenance & Repair

merepresentasikan suatu Depo di mata para Pelayaran. Jika Maintenance & Repair nya bagus, berkualitas standar IICL , cepat dan akurat , tidak curang/ cheating dalam hal ukuran kerusakan dan pengerjaan Repair, maka otomatis akan menaikkan personal branding Depo tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Holguin & Jara, D. (1998). Optimal pricing for priority service and space allocation in container ports. *Journal of Transportation Research Part B* 33(2): 81–106.).
- Kim, K.H. & Gunther, H.O. (2007). *Container terminals and cargo systems : design, operations management, and logistics control issues*. Berlin (DE): Springer-Verlag Berlin.
- Peraturan Gubernur nomor 119 tahun 2011 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan depo- peti-kemas.
- Steenken, D. Voß, S., & Stahlbock, R. (2004). Container terminal operation and operations research – a classification and literature review. *OR Spectrum*, , 26(1), 3- 49.
- Tseng, Y.Y., Yue, W.L.& Taylor, M.A.P. (2005). *The role of transportation in logistic chain*. Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 5, pp. 1657 - 1672, 2005.
- Watanabe, I. (2001). *Container terminal planning - a theoretical approach*. World Cargo News Publishing, Leatherhead, UK.